



Sessão de Geografia  
Dia 07/11/14 – 13h30 às 17h40  
Unila-PTI - Bloco 09 – Espaço 03 – Sala 03

# **LOGISTICA, INTERAÇÕES ESPACIAIS E CIRCUITOS PRODUTIVOS A PARTIR DOS PORTOS SECOS DO OESTE PARANAENSE: FLUIDEZ E VISCOSIDADE TERRITORIAL ENTRE BRASIL E PARAGUAI**

**Helton Cleber Preguiça**

Estudante do curso de graduação em geografia: território e sociedade na América Latina

Bolsista Probie

[helton.preguica@unila.edu.br](mailto:helton.preguica@unila.edu.br)

**Roberto França da Silva Junior**

Professor Adjunto II

Instituto Latino Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território

Orientador

[roberto.franca@unila.edu.br](mailto:roberto.franca@unila.edu.br)

**Resumo:** Este trabalho tem como objetivo compreender os portos secos, que são nós logísticos providos de considerável densidade técnica e normativa, voltadas para maior fluidez no processo de circulação de mercadorias. A principal função de um porto seco é realizar o desembaraço aduaneiro em zonas secundárias (não litorâneas) no menor tempo possível, desobstruindo as zonas primárias. Tratam-se de concessões do Estado por intermédio da Receita Federal que fiscaliza a tributação dos produtos. Também está composto por outros órgãos estatais, como por exemplo, a Vigilância Sanitária. Em relação à circulação, os portos secos compõem parte dos circuitos espaciais de produção e círculos de cooperação no espaço. A análise que realizamos foi a partir de Guaíra, Santa Helena, Cascavel e Foz do Iguaçu. Além de trabalho de campo para verificar as reais condições de fluidez e da infraestrutura logística como um todo, constatamos que existe uma demanda reprimida por infraestrutura, principalmente no porto seco de Foz do Iguaçu, onde, somente no ano de 2013, circularam mais de 150.000 caminhões. Existe uma competitividade portuária sob a qual, a unidade de Foz do Iguaçu é a mais procurada, em virtude do maior aparato técnico relacionado à velocidade e fluidez. Em 2013 foi instalado um escâner no porto seco, para agilizar a fiscalização e despacho aduaneiro, proporcionando ao recinto de Foz do Iguaçu a se tornar o maior da América do Sul. De janeiro a setembro de 2014, o recinto movimentou R\$ 11 bilhões em mercadorias, sendo R\$ 6 bilhões referentes à exportação de maquinário e insumos agrícolas para a produção de soja no Paraguai. Durante o decorrer da pesquisa constatou-se que, das quatro unidades vislumbradas, apenas duas eram portos secos de fato, sendo as unidades de Guaíra e Santa Helena postos da Polícia Federal, que juntamente com a Receita Federal e outros órgãos governamentais, fiscalizavam a circulação de mercadorias pela fronteira, não contado com silos de armazenamento ou qualquer outro tipo de infraestrutura voltada para estocagem e circulação. Outro ponto relevante é o papel do Estado atuando não somente na simplificação de processos normativos, como também na produção do espaço através

das obras de infraestruturas voltadas para a circulação corporativa no território, como é o caso da ferrovia Maracaju-Lapa que pretende escoar a produção de soja do interior do Mato Grosso do Sul para o porto de Paranaguá, além de ações a nível regional, como a construção da segunda ponte PY-BR e da ferrovia Presidente Franco-Pilar.

**Palavras-chaves:** logística; circulação; técnicas; normas; portos secos.